حوار الحضارات على طريق الحرير
بين الصين والشام

د. محمد حرب فرزات
جامعة دمشق

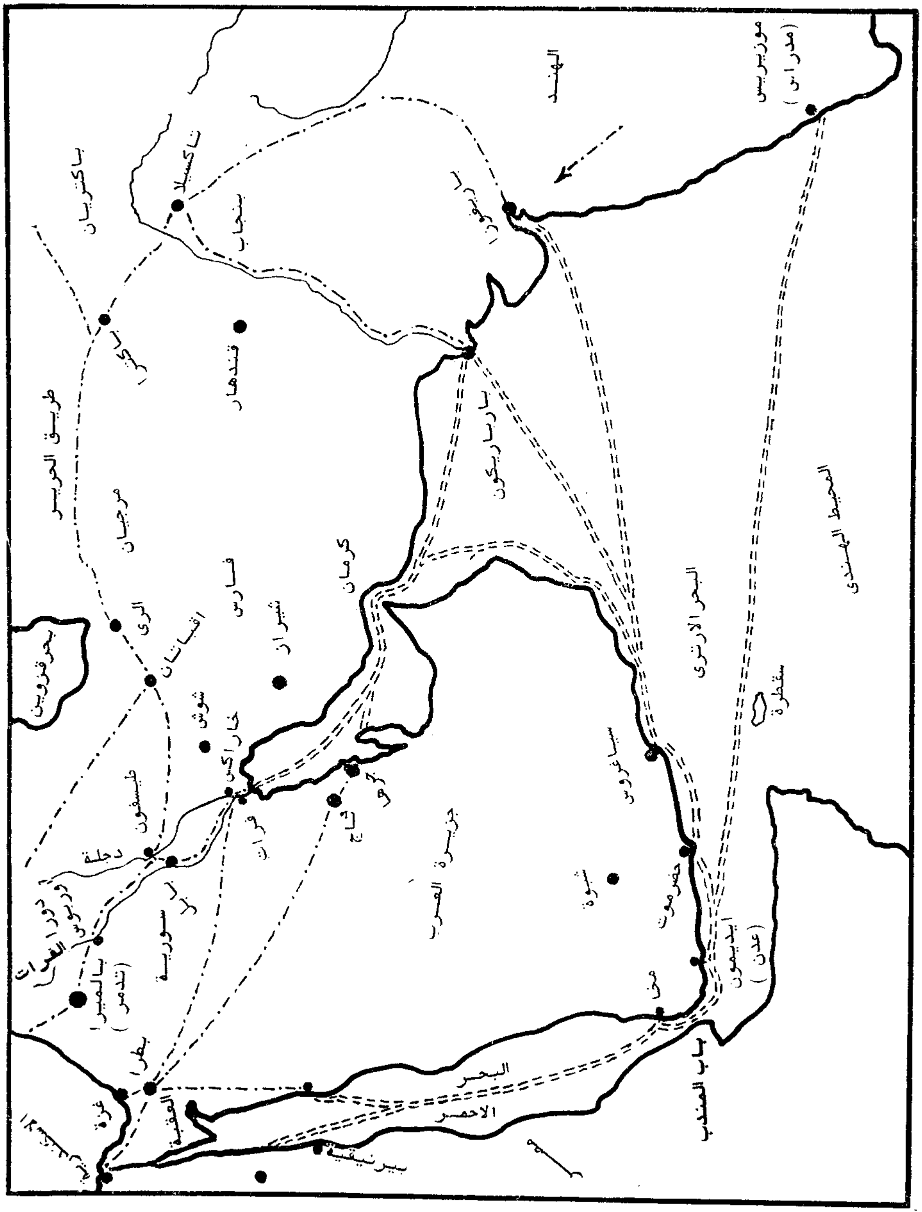
بعد الاستطلاعات العلمية والتنقيبات التي أجريت في كثير من المواقع الاثرية والتاريخية في آسية الوسطى اتسعت أعمال المنقبين الاثريين والباحثين الصينيين بحثا عن مراكز الحضارات القديمة . وكان من محصلة هذه الجهود العلمية المتكاملة تحديد منازل ومحطات ومواقف على طول عدد من الطرق كانت متصلة فيما بينها وتمثل معا شبكة لطرق القوافل القديمة المعروفة **بطريق الحرير** . وقد تمكن الباحثون بعد سنوات من العمل المتواصل من اكتشاف طريق سير القوافل التي كانت تصل ما بين عالمين ، الصين في الشرق الاقصى وحوض البحر المتوسط في الشرق الادنى ، مرورا ببلاد الترك وفارس والمشرق العربي طوال قرون عديدة امتدت ما بين القرنين الثاني والرابع عشر للميلاد .

١ ـ بلاد الصين بلاد الحرير :

ولئن كان مصدر دودة القز أو دودة الحرير ، من جبال أسام في شمال الهند ومن بلاد البنغال ، فانه في شمال الصين تعلم الانسان لاول مرة كيف ينسج خيوط الحرير من الشرنقة . وقد تم هذا الانجاز العظيم في تاريخ الحضارة الانسانية في حوض نهر تاريم في ما يعرف بتركستان الصينية .

ولقد وصف الكتاب الصينيون هذه المنطقة الزراعية الغنية التي تتألف من قوسين حول صحراء غوبي شمالي نهر تاريم وجنوبيه ، وهو يشق طريقه الى أن يضيع في مستنقعات لوب نور الهائلة . لكن الصحراء كانت تصارع المروج الخضراء باستمرار وتتقدم مهددة حياة السكان الرعاةالرحل الذين لجؤوا الى الواحات الخصبة ليؤسسوا فيها تجمعاتهم العمرانية التي اعتمدت الزراعة أساسا لاقتصادها ، فتحولت بجهد الانسان كل واحة الى مدينة في جنة تغدق خيراتها الوفيرة من القمح والثمار والزهور. ومن أهم واحات القوس الشمالي طرفان وقره شهر وكوتشا وأقصو وأوتش طرفان وكاشغر . أما أهم المدن في واحات القوس الواقع جنوبي الصحرء فهي ليولان وخوطان ويرقند . ويتكلم السكان في هذه المناطق لهجات هندو ـ اوربية ولهم صلات ثقافية تربطهم بالهند وايران . واذا ما بدا السكان في أيامنا هذه متأثرين عرقيا بالترك فان ملامح سحناتهم تحمل أيضا تأثير الايرانيين القدماء .

دراسات تاريخية ، العددان ٣٩ و ٤٠ ، كانون الاول ١٩٩١ .


الهند
موزيريس (مدراس)
باكتريان
تاكسيلا
قندهار
طريق الحرير
مرجيان
فارس
شيراز
كرمان
الري
شوش
خاراكس
طيسفون
دجلة
الفرات
سورية
تدمر
بطرا
غزة
العقبة
البحر الاحمر
باب المندب
عدن
حضرموت
شبوة
جزيرة العرب
البحر الارتري
المحيط الهندي
سقطرة
بحر قزوين
بيرنيقية
مخا

ولقد قامت في هذه الواحات ممالك مستقلة كونت محطات على طريق الحرير الذي بقي قرونا عاملا للاتصال بين طرفي الحضارة في العالم القديم ، الصين في الشرق الاقصى من جهة وشبه القارة الهندية والعالم الايراني وبلاد شرقي البحر المتوسط من جهة اخرى . وقد جنت هذه الممالك الصغيرة المستقلة من قيامها بدور الوسيط بين دائرتي الحضارة الكبيرتين في العالم القديم ثروات كبرى جعلتها من أغنى بلاد العالم وهدفا للطامعين من الفاتحين .

وتذكر المصادر القديمة المعروفة أن خيوط الحرير كانت تمثل موردا من موارد الثروة للمناطق التي تقابل ما يعرف حاليا باقليمي شان سي وهونان(١). وكانت تنسج من هذه الخيوط أصناف متعددة من النسيج الحريري الملون الجميل .

وكان مصدر دودة القز (باللاتينية S'aeta) التي تفرز خيوطا ناعمة ولامعة اكتشفت أهميتها في صناعة النسيج الحريري الطبيعي الذي كان مصدره الاول من جبال أسام في شمال الهند ومن بلاد بنغال ، ولكن في شمال الصين وفي مناطق الواحات التي نتحدث عنها تعلم الانسان لاول مرة كيف يغزل خيوط الحرير الطبيعي . وكيف يصنع من هذه الخيوط نسيجا . وبقيت شعوب الشرق الاقصى تحتكر صناعة الحرير وتصدره لتجني الارباح الوفيرة من تجارته في العصور القديمة الى أن تعرفت الشعوب الاخرى على هذه المادة الثمينة ، فانتقلت الى العالم اليوناني ـ الروماني الذي تمكن من الوصول اليه مباشرة بوسائله الخاصة حتى انتقلت تجارته الى أيدي العرب في العصور الوسطى ، وبقي في أيديهم حتى الحروب الصليبية التي شنها الغرب الاوربي على الشرق العربي في القرنين الثاني عشر والثالث عشر ، والتي كان من نتائجها البعيدة اضعاف العالم العربي الاسلامي ووصول الاوربيين عن طريق المواصلات البحرية الى بلاد الشرق عبر المحيط الهندي منذ مطلع القرن السادس عشر مباشرة ودون وسطاء. وتحت حكم أسرة **هان** (٢٠٦ ق.م ـ ٩ م) كانت لفائف الحرير تستخدم كالنقد في التبادل الرسمي مع القصور ، قبل أن تتطور هذه الوسيلة الى ما أصبح فيما بعد الورق الحريري (الكاغد) . وقد اشتهر الصينيون ، الذين حملوا اسمهم من اسم أسرة (تصين) التي حكمت البلاد بين (٢٢١ ـ ٢٠٦ ق.م) وعملت على اقامة حكم مركزي وشيدت سور الصين العظيم ، باسم آخر (سيريس) الذي كان الرومان يطلقونه عليهم ، وهي تسمية مشتقة من الكلمة الصينية (سو) التي تدل باللغة الصينية على الحرير . أما العرب فدعوا الصين الشمالية بلاد الخطا(٢) ، وهو الاسم الذي يذكر به الصينيون عند العرب والروس .

ولكن موادا أخرى كانت تستخدم للتبادل الى جانب الحرير في ذلك العصر من تاريخ الصين القديم ومنها الحجارة الكريمة كاليشب (الجات) ، الذي كان يمكن

الحصول عليه بكثرة من الحافة الغربية لضفاف حوض نهر تاريم ؛ وكذلك الاصداف والودع التي كان مصدرها على الارجح من الاتصال بملاحي المحيط الهندي من جزر ملديف الى الجنوب الغربي من الساحل الهندي الجنوبي .

٢ ــ التوسع الصيني نحو حوض تاريم : بلاد الواحات

عمل القادة الصينيون طوال القرن الاول الميلادي من أجل السيطرة على حوض تاريم . وسعت الاسرات الحاكمة المتعاقبة الى المحافظة على الانجاز الاستراتيجي الذي تحقق على أيدي قادة عسكريين عظام كانوا يتسمون ببعد النظر . وظلت الصين تتحكم بالمواقع المهمة وأقامت سلسلة من الاستحكامات والمحطات في هذه المنطقة الواقعة في الشمال الغربي من أرض الصين قرونا امتدت حتى عصر المغول (القرن الثالث عشرم.) عندما استولى على البلاد قبلاي خان ، فانتقلت السيادة على الطريق الى أيدي الفاتحين المغول الذين امتد نفوذهم على معظم العالم القديم من الصين الى أرض الجزيرة والشام .

ويرجع الدور الاكبر في بسط سيطرة الصين على حوض تاريم الى القائد **بان تشأو** (القرن الاول ــ القرن الثاني م) الذي بدأ تحركه بضربة قاضية وجهها الى أولى الممالك الصغيرة التي وقفت في طريقه ، وهي مملكة (لوب نور) منفذا لخطة هجومية لم تترك لخصمه أية فرصة للدفاع . واقتحم (عرين النمر) كما قيل ، بلا شفقة . ثم أخضع مملكة خوطان التي تتمتع بموقع استراتيجي على الطريق الفرعية المتجهة الى الجنوب حتى وصل الى مملكة كاشغر غربا حيث فرض أحد أتباعه المؤيدين لسياسته ملكا عليها(٢) مكرر .

وهكذا بدا هذا القائد الجسور متحكما بمقدرات حوض نهر تاريم والمنطقة المحيطة به أمام تحركات الشعوب والقبائل المجاورة . وهو لئن تمكن من عقد تحالفات محلية واقليمية لتعزيز موقفه بزرع بذور الخلافات بين الحكام في فترة ما ، فان ذلك لم يكن دون صعوبات مخيفة عندما قامت ضد الحكم الصيني وسياسته التوسعية ثورة عارمة فاجأت القائد بان تشأو وكادت أن تؤدي الى تدمير كل ما حققه من انجاز عسكري استراتيجي عندما تلقى الاوامر من الحكومة المركزية في العاصمة الصينية تسانغ نغان بترك كاشغر والتراجع الى مواقع وراءها .

لكن القائد الصيني ، ونظرا للاهمية الاستراتيجية الكبرى لموقع كاشغر ، تظاهر بتنفيذ الامر ، لكنه أوجد ظروفا مكنته من العودة الى مواقعه السابقة وبسط سيطرته على حوض نهر تاريم كله لقطع دابر هجمات الهون المتكررة والمتوقعة دائما . وكانت طريقته في احكام قبضته على المنطقة هي في اتباع سياسة صارمة في تجنيد الشعوب

المعادية لمحاربة بعضها بعضا مستعينا بموارد من البلاد المحتلة والمخضعة ، وهـي عين السياسة الامبريالية التوسعية التي كان يتبعها الرومان في توسيع سيطرتهم في حوض البحر المتوسط .

وهكذا كانت جحافل الجيوش الصينية تبسـط سيطرتها وراء حدودهـا على الاراضي الخصبة والمراعي العظيمة الشاسعة في يرقند وخوطان . ولم يكن بوسـع الحكومة المركزية أن تتجاهل ، بعـد الانتصارات الحاسمة التي أدت الـى الاستيلاء على أراضي ست وثلاثين مملكة في حوض تاريم ، خطط پان تشأو ونصائحه السديـدة التي أدت الى احتواء خطر الهون على الجبهة الشمالية الغربية (المنغولية) والى وضع حد للتدخل الهندي ـ السكيذي الممتد من التبت وافغانستان لنجدة مملكة كوتشـا (كوشان) ، ومد نفوذه الى الممرات المعلقة في هضبة بامير التي اعترف أمراؤها بـه وبحكومته وأرسلوا الى البلاط الصيني الهدايا مع السفارات فاعترفت الحكومة بدورها أخيرا بمنجزات القائد الكبير ومنحته لقب (الحامي العام لبلاد الغرب) أي نائب الملك والحاكم الفعلي لمناطق اسية الوسطى التي أدخلت في اطار الاستراتيجية الصينية. وهكذا نجحت الصين في وضع يدها على نقطة الانطلاق لما عرف بعدئذ بطريق الحريـر وفرضت حمايتها على هذه الطريق الدولية في ظل السلام الصيني الطويل .

بعد انتصارات پان تشأو أصبح العالم الصيني على اتصال مباشر مـع العالـم الايراني وأصبح الصينيون أكثر قربا من الغرب . ففي عام ٩٧ م . كلف القائد الصيني أحد مساعديه كينغ ـ بينغ بمهمة دبلوماسية لدى المملكة الفرثية لاقامة علاقات تجارية ودبلوماسية معها ثم التمهيد لتجاوز هذه الدولة الكبرى الفاصلة للوصول الى العالم الروماني لوضع قواعد لعلاقات مباشرة معه ، في الوقت الذي كانت فيه رومة تتلمس طرقا للوصول الى الشرق .

وانه لمن المثير أن يتعرف الصينيون على الواقع العالمي آنذاك وأن يتطلعوا الى الاتصال بعالم البحر المتوسط وحضارته . ولكن يبدو أن كينغ بينغ خاف الاقـدام على هذه المهمة الخطيرة فترك نفسه يقع في أيدي الفرثيين ، ومن المرجح أن الفرثيين ساورتهم شكوك من تحالف يمكن ان يحصرهم بين فكي كماشة اذا ما تم أي اتصـال دبلوماسي بين الصين التي أصبحت على حدودهم الشرقية والرومان الذين كانـوا يواجهونهم على الجبهة الغربية . فلهذا كانوا يبذلون قصارى جهودهم لمنع دخول أي وسيط آخر سواهم على طريق الحرير البرية .

وتؤيد دراسات أشار اليها كورنمان للتحركات الرومانية للاتصال بالشرق الاقصى

هذه المساعي المتزامنة بين العالمين الصيني والمتوسطي(٣) . فمنذ وصول رومة الى المشرق العربي في القرن الاول ق.م ارادت أن ترث التقاليد التجارية لدول المنطقة ولا سيما البطالمة الذين كانوا يتعاملون مع الدول التجارية العربية ، وعلى رأسها الانباط واليمن . ولقد أرادت الامبراطورية الرومانية انتضع يدها على التجارة البحرية بين البحر الاحمر والمحيط الهندي لتأمين وصول التوابل والعطور والاقمشة النفيسة من بلاد العالم الهندي والشرق الاقصى . وكان التجار العرب والهنود يحتكرون ، كل في منطقة نفوذه ، تجارة هذه البضائع منذ عصور بعيدة الى أن جاء الرومان الذين أرادوا وضعها تحت سيطرتهم وأنفقوا في سبيل ذلك الفضة والذهب كما يدل على ذلك انتشار النقود على الطريق التجارية وفي المحطات لتي كانت تتوقف فيها(٤) .

٣ ــ الفرثيون على طريق الحرير :

ورث الفرثيون (٢٤٧ ــ ٢١٢ ق.م) كل ما كان عرفه الشرق القديم من تقاليد وخبرات في ميادين التجارة في العصور السابقة . فالاخمينيون قبلهم اهتموا فيما بين القرنين السادس والرابع ق.م بالطرق التجارية البرية لتسهيل الاتصال بين ارجاء امبراطوريتهم الواسعة الممتدة من الهند واسية الوسطى شرقا الى الحوض الشرقي للمتوسط غربا ، وهذه الامبراطورية الشرقية الشاملة ورثت بدورها دور حضارات عريقة عرفها الشرق العربي بين الرافدين والنيل . ولضرورات استراتيجية فرضتها الحروب الميدية بين دول بلاد اليونان ومملكة فارس أمر الملك داريوش بشق طريق امتدت ١٦٧٧ ميلا شيدت لحراستها المحارس والمواقع والمعسكرات والمحطات بين أفسوس على بحر ايجة وسوسة (الشوش) في جنوب غربي ايران ، وبشق طريق اخرى بين بابل واقباتانا (همذان) وكابول .

وحافظ السلوقيون على التقاليد القديمة وعملوا على تنفيذ شبكة طرق وصلت ما بين سلوقية على الفرات وباكترا (زارياسيا) عبر اقباتان ومرو للالتقاء بالقوافل على الطرق القادمة من الهند والصين . وعندما استقلت باكتريان (٢٥٠ ــ ١٣٩ ق.م) عن المملكة السلوقية أقامت شبكة طرق اتصلت بالصين وسيبيريا والهند وايران أتجهت الى مركز هذه الدولة التي تلاقت فيها الحضارتان الهندية والهلينية ، الى تاكسيلا في أفغانستان . وتتصل هذه الطرقات غربا بمراكز الحضارة والتجارة في المشرق العربي حتى أنطاكية والاسكندرية في قلب العالم الهلنستي والروماني .وعندما انتقلت مقدرات الامور الى **الفرثيين** (٢٤٧ق.م ــ ٢٢٤م) الذين أسسوا دولة في البلاد الواقعة جنوبي بحر قزوين (الخزر) ، استرد العالم الايراني القديم دوره ، ووقفت هذه الدولة سدا منيعا في وجه التوسع الروماني على خط الجزيرة والفرات ، وشكلت بالتالي حاجزا في طريق الاتصال المباشر على طريق الحرير بين الصين والامبراطورية

الرومانية . واحتكروا لانفسهم دور الوسيط وفرضوا على القوافل العابرة الرسوم والمكوس . وقد جعل الفرثيون عاصمتهم في هيكاتومبيلوس على الطريق بين سلوقية غربا وباكترا شرقا ، ثم تتصل الطريق ببلاد كوشان (ذات الالف مدينة) ، في آسية الوسطى شمالا فتتكامل عندئذ حلقات الاتصال حتى حوض تاريم في شمال غربي الصين .

لكن السلسلة لم تمتد بعد ذلك طويلا . فقد بدأت الاضطرابات تجتاح العالم القديم منذ بداية القرن الثالث الميلادي مهددة كل جزء من الـ ٢٥٠٠ ميل ، الممتدة من سورية غربا الى حوض تاريم شرقا . واضطر الصينيون الى الانسحاب من موقعهم وقطعوا الطرق الرئيسية التي كانت تحت سيطرتهم . ووجد كل من العالمين الصيني والروماني نفسه واقعا تحت وطأة ضغط الشعوب الزاحفة من الداخل نحو هذا الخط التجاري العظيم . وكان من جراء ذلك ضعف الطلب على المواد المستوردة من البلاد الاجنبية وقل حجم التبادل الذي كان مزدهرا في أيام السلم الصيني ، لكنه لم يتلاش وانتقل جزء من الفعالية التجارية الى طرق أخرى أكثر أمنا ويسرا .

٤ ــ طريق الحرير البرية : من انطاكية الى الشرق :

بينما كان الصينيون يحكمون قبضتهم على منطلق طريق الحرير ومساره من الصين باتجاه الغرب كان تجار الحوض الشرقي للمتوسط يسعون الى الوصول الى معلومات عن هذه الطريق دون الخضوع للوسطاء الفرثيين . فقد حدث أن تاجرا كان يقيم في سورية وله اسم اغريقي ــ روماني ، مايس تيسيانوس Maes Titianos أعد برنامجا لمساعدة عملائه ووكلائه الذين كان يتعامل معهم في نشاطه التجاري ، على التعرف على طريق الحرير للتخلص من المتاعب التي يفرضها الفرثيون ، بالاستعانة بالمعلومات المعروفة وما يمكن اضافتها اليها من مصادر اخرى . وقد وصف الفلكي والجغرافي اليوناني الاسكندري بطلميوس (٨٥ ــ ١٦١م) طريق الحرير بدقة ملفتة للنظر بعد أن رجع الى مؤلفين سابقين له مثل مارين الصوري وغيره عند اعداد كتابه (الجغرافية)(٥) الذي بقي المرجع الاساس في موضوعه حتى القرن السادس عشر . ومن هذه المراجع الكلاسيكية يمكن التعرف على السبل التي كان يتم بها لاتصال بين طرفي العالم القديم في الشرق الادنى وفي الشرق الاقصى :

كان التجار السوريون ينطلقون من انطاكية عاصمةسورية الرومانية، على المجرى الاسفل لنهر العاصي باتجاهالشرق مارين بحلب ثم يجتازون الفرات عند هيرابوليس= جرابلس على الفرات ثم يعبرون أراضي الجزيرة وبعدئذ يتجهون الى المدن الرئيسية الواقعة على الطريق في شمال ايران : اقباتان (همذان) ثم الري فمدينة هيكاتومبيلوس

على ساحل بحر قزوين (الخزر)ومنها الى باكترا = بلخ ومن هناك يجد التجار طريقا لهم الى هضبة بامير وممراتها . في هذه المنطقة كان يلتقي التجار المشرقيون والصينيون ويبادل كل طرف الطرف الاخر بما عنده : الحرير من الصين والتوابل والقرفة وعشبة الراوند مقابل الحجارة الكريمة ، الجات = اليشب من خوطان والسجاد من كشمير وفارس ، والعاج والماس من الهند. وكان أهم موقع يتم عنده مثل هذا اللقاء بين الشعوب والحضارات عند البرج الحجري الواقع على السفح الصيني لجبال كوميداي . وقد يمكن تحديد هذا المكان في نقطة عند الجنوب الغربي من يرقند او غربي كاشغر في ودي ألاي . من هنا يتفرع طريق الحرير الى فرع شمالي مارا بايسّدون سيريكا التي يتحدثعنها جغرافيو الاسكندرية المصريون حتى يصل الى داكساتا التي تعد بوابة بلاد اليشب (وهو اسم آخر كان يطلق على الصين) على حافة توين هوانغ التي تنتهي اليها أيضا الطريق الفرعية الجنوبية ، وتتجه الطريق بعدئذ الى توغارا التي يمكن ان تكون هي كان تشيو التي تنتهي اليها كل الطرق القادمة مناسيةالوسطى .

وكان حجم التبادل التجاري مرتبطا بالظروف الداخلية للعالمين الروماني والصيني . وكانت الحروب عاملا مؤثرا في اضعاف وتيرة التبادل دائما كما وقع عند نشوب الحروب بين الرومان من جهة والدولتين الايرانيتين المتتابعتين الفرثية ثم الساسانية من جهة أخرى . فقد تأثرت الحركة التجارية بتحرك الجيوش على طرق القوافل وعلى مقربة من المدن ومحطات المواصلات .

ولقد حاول الصينيون منذ مطلع القرن الثالث احتواء تقدم المنشوريين نحو مناطق نفوذهم في شمال البلاد وقاموا بانشاء سور الصين العظيم نحو ٢٠٠م . وفي الوقت نفسه بدأ الجرمان يتحركون في أوربة نحو خطوط الدفاع الرومانية . وعلى الرغم من قدرة الدول على المقاومة والبقاء مدة طويلة فان ضعفها كان يزداد الى أن واجهت انهيارها ونهايتها أمام قوى عاتية لا تقاوم . وكان من مظاهر التغيير المتسارع في العالم القديم سقوط الامبراطورية الرومانية الغربية٤٧٦م المتزامن مع تقدم الهون في أصقاع من الصين والهند حيث سقطت أسرة غوبتا على أيدي قبائل الهون التيهددت أيضا بعض مناطق ايران الشمالية .

وقد قلص انهيار النظام الامبراطوري الروماني في الغرب واجتياح القبائل الجرمانية العالم الروماني القديم الطلب على المواد الكمالية المستوردة من الشرق، لكن الجزء الشرقي من الامبراطورية ، والذي استطاع الصمود أمام العواصف بقي يستفيد من التجارة الدولية مع الشرق الاقصى حتى قدوم العرب في القرن السابع، ولكن هذه المصالح التجارية لم يكن بالامكان المحافظةعليها دائما دون الصدام أو التفاهم مع القوة الدولية المقابلة للامبراطورية الرومانية الشرقية (البيزنطية) وهي الامبراطورية الساسانية التي ورثت الامبراطورية الفرثية منذ ٢٢٦ م .

لم يقتصر اهتمام هاتين الدولتين الكبيرتين المتعاصرتين على تقاسم النفوذ على الطرق بين البحر الاسود وبحر قزوين (الخزر) وهو ما تسبب في الصراع على تخوم بلاد القفقاس وأرض الجزيرة في سورية ، بل تجاوز ذلك الى طرق المواصلات والخطوط الدفاعية على التخوم السورية والعربية والتي تتصل بالطرق الكبرى ذات الاهمية التجارية الدولية التي تمر عبر البادية العربية السورية الى الفرات والخليج أو بمحاذاة البحر الاحمر حتى اليمن ، وكان كل من الدولتين يهدف الى بسط سيطرته عليها والتحكم بالمفارق والمحطات المؤدية اليها .

٥ ـ طريق الحرير البرية : من الصين الى الغرب .

تنطلق هذه الطريق(٦) من تون (دون) ـ هوانغ في شمال الصين ، وتتجه نحو الغرب وتتفرع الى فرعين: يتجه **أحدهما** جنوبا ويتجه **الثاني** شمالي صحراء تكلاماكان، ثم يلتقيان قرب يرقند عند كاشغر (كاشي) وتعبر الطريق هضاب البامير وممرات فرغانة الى المدن الهامة في آسية الوسطى طاشقند ، وسمرقند ومرو ومن هناك تتجه الطريق جنوبا الى هرات في أفغانستان ثم كرمان وبرسبوليس (اصطخر) وابلة الواقعة على رأس الخليج العربي بينما تتجه طريق أخرى شمالا الى هيكاتومبيلوس ومنها الى اقباتان وطيسفون (المدائن) ثم الى دورا أوربوس (الصالحية على الفرات) باتجاه تدمر وأنطاكية . وهكذا تلتقي طرق القوافل القادمة من الشرق بطرق القوافل المتجهة الى الشرق الاقصى .

وهناك طريق أخرى **ثالثة** يمكن استخدامها اذا ما كان السلم سائدا في آسية الوسطى وتحت سيطرة سلطة حاكمة قوية ، وتنطلق هذه الطريق من أن يشي الواقعة الى الشرق من تون هوانغ وتصعد شمالا الى جبال تين شان ، ثم تجتاز نهر ايلي الذي يصب في بحيرة بلكاش وتتابع بعد ذلك توجهها غربا باتجاه فرغانة لتلتحق بطريق القوافل الرئيسية في كوكاند ومنها الى طاشقند وسمرقند . وفي موقع ما على هذه الطريق من باكتريا على سفوح هضبة بامير الى فرغانة تقع محطة البرج الحجري الذي مر ذكره وتحدث عنه بلينوس انه كان موقعا للتبادل بين التجار الفرس والتجار القادمين من الشرق الاقصى . وفي نقاط من هذه المواقع على الطريق كان يتلاقى تجار ومسافرون من الصين بتجار من الفرثيين واليونان والسوريين ، فلقد دلت الكشوف الاثرية على آثار مهمة من عصر تانغ منها مدينة نازحي Nazhi التي تسمى حاليا فاكساري في قلب صحراء تكلاماكان ، وحصن أكوسراك الذي يبلغ طوله ٢٥٠ م . واكتشفت على الطريق مقابر وبقايا أناس من أعراق مختلفة وخيول . واكتشفت باتجاه بامير آثار المدينة الحجرية القديمة تاشكوركان ، التي ما تزال آثار حصونها منتصبة على المنصة المتجهة الى أفغانستان وشمال حوض السند .

٦ ــ محطات على طريق الحرير :

كانت الواحات عديدة في حوض تاريم في تركستان الصينية ، وقد صارت مراكز للتبادل التجاري والثقافي ، بين بوذيين من الهند وصينيين وأناس كثيرين من شعوب أخرى . فمن أهم هذه المراكز البوذية : كيوسي أو كوتشا Guga ما بين القرنين الخامس والسادس وكهوف قيزيل وهي من أجمل المعابد البوذية في المنطقــة ، وتعود الى ما بين القرنين الرابع والرابع عشر ، وكهوف كومتورا التي كانت معابــد استولى عليها الصينيون في القرن الثامن .

في هذه المواقع تبرز نماذج مهمة من الاعمال الفنيــة الخشبية النفيسة الملونــة بالاحمر وبرسوم تصور أشكالا لراقصين يستتر بعضهم بأقنعة تمثل رؤوس حيوانات. وتعكس الرسوم التي تبدو بجدة ملفتة للنظر مفاهيم المجتمع البوذي ، ومنها مواكب الموت الجنزية تقود فيها نساء بملابس شفافة موكب الموت الحزين بينما يعظ واعظ من الكهنة عند رأس الميت . وفي أحد هذه الكهوف ما يزال يبدو تمثال بوذا معلما .

كان حكام **مملكة كوتشا** والطبقة العليا في المجتمع من الطوخاريين ، ولغتهم هندية ــ أوربية ، ولون بشرتهم فاتح وشعورهم شقراء وعيونهم زرقاء . ويبدو في الرسوم رجال ونساء بأثواب فاخرة تذكر بأثواب الارستقراطيين في العصور الوسطى الاوربية. وهناك رسوم تمثل ولادة بوذا ، ومناظر طبيعية جميلة مزدانة بالنباتات والازهار . وقد استولى الصينيون على هذه المدينة في العام ٦٤٨م بعد دمار كبير أصاب المدينــة التي أصبحت بعدئذ جزءا من الامبراطورية الصينية .

ومن **المحطات المهمة مدينة خوطان** Khotan على نهر خوطان داريا ، وفي هــذا الموقع تمتد انقاض عاصمة مملكة يخطان أو أوطان على طريق الحرير . وكانت هــذه المملكة تابعة للهون حتى ٧٣م ثم وقعت تحت نفوذ الصين ، حتى القرن التاسع عندما امتد نفوذ العرب حتى التبت وتركستان الصينية . وتعود الآثار التي كشفت في موقع رواق (القرن ٣ ــ ٧) وفي موقعي دندان ويليق (القرن ٦ ــ ٧) الى مخلفات ثقافات هندية وايرانية . ففي رواق دير بوذي يتألف من برج مربع الشكل متأثر بفن قندهار ومحاط ببهو مربع (٤٣ × ٥٠ر٤٩ م) . وهناك تأثيرات هندية قديمة تعود الى عهــد غوبتا (القرن ٥ و٦) ونجد تأثيرات قوية للفنون الهندية في دندان ويليق ، وبخاصــة شكل شيفا بثلاثة رؤوس . وأما التأثيرات الايرانية فتبدو واضحة في وجوه لأشخاص ملتحين يشار اليهم بالبطل الاسطوري الايراني رستم واله الحرير ، وهنــاك رســوم لفرسان ولراكبي الابل .

وهناك محطة يجدر ذكرها هي مدينة شور تشوك Chortchuq في تركستان الصينية بين كوتشا وقرة شهر ، والتي تعود الى ما بين القرنين السادس والثامن .

وقد كانت محطة مهمة للقوافل على طريق الحرير الشمالية . وقد كشف المنقبون فيها عن معابد وكهوف وفيها تأثيرات فنون الهند القديمة في عصورها المتأخرة(٧) .

٧ ـ بلاد سيراندا : التنقيبات الاثرية ونتائجها الباهرة .

أطلق الجغرافيون والرحالة الكلاسيكيون اسم بلاد سيراندا Serinda للاشارة الى البلاد الصينية ـ الهندية المتجاورة وتتألف من بلاد سيريكا وهو ما اصطلح على تسميته بلاد الصين المحاذية لمنطقة شمال الهند الواقعة وراء نهر الغانج التي كانت مصدر الحرير . وينطبق اسم سيراندا على بلاد تركستان الصينية حيث اجتمع تأثير فن بلاد قندهارا وايران الساسانية والصين .

وقد أفادت هذه المنطقة الواقعة على طريق الحرير من وضعها في حركة التجارة الدولية طوال ثمانية القرون الاولى من الميلاد . ثم انكفأت هذه المنطقة على نفسها وتدهورت أحوال العمران في مدن الواحات وغمرتها رمال الصحراء التي كانت تحملها الرياح العاتية والمتحركة كأمواج البحر الى أن كشفت عنها أعمال المنقبين عن الاثار .

ومنذ القرن الماضي وخلال النصف الاول من القرن العشرين قامت بعثات من دول أوربية ، من روسية وفرنسة وانكلترة ، ومن اليابان بالتنقيب في مواقع أثرية وتاريخية عديدة على طول هذه الطريق وكشفوا النقاب عن آثار اختفت عن الانظار قرونا وأصبحت بعد دراستها وحفظها شواهد على تلاقي الحضارات والحوار فيما بينها عبر العصور وهي تبدو في ما تمثله من فن تشكيلي تركيبي في التصوير والنحت والعمارة ، وفي تنوع الشواهد المكتوبة التي عثر عليها وهي مخطوطات صينية وهندية وايرانية وتركية وسريانية نسطورية ويونانية وعربية .

ولكن الحكومة الصينية عملت بعد الحرب العالمية الثانية على متابعة الجهود التي بذلت في السابق ولا سيما في المواقع الصينية الواقعة في المراحل الاولى من الطريق لاستكمال الصورة التي تكونت من نتائج التنقيبات في منطقة آسية الوسطى .

وقد تمكن الباحثون من تحديد المحطات والمواقف والمنازل التي كانت علامات مميزة للقوافل التي كانت تتحرك ما بين الصين والبحر المتوسط مرورا بايران والمشرق العربي طوال قرون امتدت حتى القرن الرابع عشر . فبعد ان تسير القافلة محاذية نهر (ڤي) كانت تتجه نحو الغرب الى أن تصل الى خيان يانغ ، وهي مدينة حدودية ينتصب عندها (الماولينغ) ، وهو ضريح الامبراطور وودي (١٤٠ ـ ٨٧ ق.م .) ، من أسرة هان ، وما يزال هذا الضريح محتفظا بما فيه والى جانبه عدد من الاضرحة لبعض عظماء البلاط .

وفي موقع آخر بعد أن تنحرف الطريق نحو الشمال الغربي تصل أمام (زاولينغ) وهو الضريح الضخم للامبراطور تاي زنغ (٥٩٩ ـ ٦٤٩م .) وهو مؤسس أسرة تانغ ٦١٨ ـ ٩٠٧ م) ؛ وحول الضريح مائة واثنان وستون قبرا لأتباعه المخلصين . ويظهر بعد ذلك (الكياالينغ) وهو ضريح الامبراطور جاوزنغ (٦٢٨ ـ ٦٨٣ م.) والى جانبه ضريح قرينته الامبراطور ووزتيان .

ولا تظهر اولى الآثار البوذية هندية التأثير الا في دافوسي ، وفيها توجد كهوف محفورة في الصخور وتعود الى ما بين القرنين الرابع والسابع للميلاد . وبعد اجتياز مرتفعات لونغ كسي Longxi التي تنتشر فيها مواقع أثرية كثيرة من الكهوف والمعابد وخرائب مدينة جينشنغ القديمة التي تقوم محلها الان لانزو ، تصل الطرق الرئيسية الي ممر هكسي ، الذي هو معبر طبيعي ومغلاق حقيقي لطريق الحرير يتحكم بنقطة الاتصال بين العالمين الهندي والصيني . وقد حصن هذا الممر من أيام أسرة هان بمراكز المراقبة العسكرية واليه كانت تصل قطعان الخيول التي كان الصينيون يقايضونها مع شعوب السهوب مقابل الحرير .

ويمكن تتبع تطور هذا التلاقي بين الاعراق والثقافات والمعتقدات واللغات على امتداد القرون . فلقد وجدت كهوف بوذية ثم مدينة زانغ يي ثم غانزو = كاميثيو التي ذكرها ماركو بولو الرحالة الايطالي المشهور (١٢٥٤ ـ ١٣٢٤) ، والذي زار الصين وكان في السابعة عشرة من عمره وأقام فيها وتحدث عنها في قصة رحلته(٨) . وكان معاصرا للرحالة العربي المغربي ابن بطوطة (١٣٠٤ ـ ١٣٧٧ م) .

ووجدت بالقرب من مدينة سوزو = جيوكان في الصحراء ، في موقع دنغ يازو ، قبور عظيمة زينت برسوم ملونة من القرن الخامس وبقايا حصون : جوايوجوان وكوبو أو سوو يانغ ، وهي من القرن السابع ، ويانغ جوان ، وكسياو فانغ بان ، (هيكانغ)، وكذلك قبور مبنية بالآجر المختوم . وقد أظهرت هذه الآثار الصينية للعيان ودرست بالتفصيل . وتعزز كل هذه النتائج ما كانت قد توصلت اليه الدراسات الاثرية والتاريخية التي اهتمت من قبل بالطريق عند انطلاقها من دون هوانغ في شمال الصين باتجاه الغرب الى آسيا الوسطى . وقد أكدت نتائج التنقيب أهمية دون هوانغ بوصفها موقعا مهما متقدما للتبادل بين الشرق والغرب ولامتداد البوذية نحو هذه المنطقة من بلاد الصين الشمالية بما كانت تحمله من عقائد وثقافة ومفاهيم في الفنون التشكيلية .

وفي عصر أسرة هان الذي امتد ما بين القرن الثاني ق.م الى بدايات القرن الثالث للميلاد تقدمت البوذية الى بلاد الصين خلال القرن الاول الميلادي ، وكانت الطريق الجنوبية هي التي كانت تفضلها قيادات القوافل بسبب الاخطار المحتملة من

تحركات شعوب شمالية . ثم تحاذي الطريق الجانب الشمالي لصحراء تاكليما كان لتتجه الى كومول (كامي) ومن هناك تجتاز جبال تيان ـ شان لتصل الى باركول المحاطة بعدد من حصون المراقبة والمدن المجهزة لاستقبال القوافل ، وهي من القرن السابع ، مثل يي ڤو ، وباي تنغ (جي مار) التي وجدت آثارها على مسافة تبعد عشرة كم الى الشمال من المدينة الحالية .

ولكن الطريق الشمالية لقيت أيضا عناية الباحثين ، فهذه الطريق تجتاز الي لتصل الى سويي Suiye (توكماك) في بلاد القرغيز ، المشهورة بتربية الخيول التي نالت اعجاب أباطرة الصين من أسرة هان ، والغنية بالمواقع الاثرية القديمة .

وتجتاز الطريق بعد ذلك وهدة طرفان ، وهي واحة ضخمة شمال صحراء تاكليماكان في غور يهبط الى ١٥٤ م تحت سطح البحر عند نهاية تركستان الصينية . وهناك عثر علماء الآثار الصينيون على آثار مدن عديدة مثل مدينة جياو هي ومدينة جاو شانغ التي أعيد بناؤها في عصر تانغ ، وعلى آثار بوذية في أماكن عديدة وكهوف للعبادة والاعتكاف ، وقبور مزينة بأشكال بديعة ، عثر فيها على مئات الوثائق والمصنفات ورسوم على الحرير من عصر أسرة تانغ أيضا .

واذا ما اتجهت القافلة أكثر نحو الجنوب اقتربت من حوض نهر تاريم على طريق معلمة بالشواخص للهداية على الطريق كالحصون وأبراج الرصد والمنازل والقبور مثل قره شهر ويانقي حتى تبلغ مراكز اللقاء بين القادمين من الجهات المختلفة . ومن هناك يلتحق التجار الصينيون عن طريق سواحل بحر آرال بالقوافل التي وصلت الى المراكز الهندية ـ الهلينية والفارسية مثل إي خانم ومرو ومن هناك يسلمون القياد الى التجار الفرثيين أو الفرس ثم الى التجار السوريين واليونانيين .

وطريق أخرى تمر عبر كاشغر او يرقند وهي مدينة شاش ، وهما موقعان بلغهما العرب في فتوحاتهم منذ العصر الاموي ((القرن الثامن) . وقد كشفت على هذا الطريق بقايا أثرية مهمة ومثيرة في أماكن متعددة منها بالازاغون في أكبكشيم في قيرغيزيا ، وفي لولان الواقعة في صحراء لوب نور التي وجدت فيها اجساد تجففت لاشخاص شقر الشعور .

وبعد مضي قرون أظهرت التنقيبات للعيان آثار المدن والحصون الواقعة في قلب صحراء تاكليماكان ، كما تم التعرف على أنقاض عدد من المعابد البوذية ومنها تييغمو ودافولوك . وتضاف هذه النتائج التي أدت اليها التنقيبات التي تمت حديثا الى النتائج التي تم التوصل اليها في مواقع نيا ودندان أوليك وفي خوطان شورتشوك وتومشوك . وقد كانت هذه الاخيرة محطة مهمة على طريق الحرير وتعود آثارها الى ما بين القرنين الثالث والخامس .

وعلى الطريق المتجهة بعد ذلك الى هضبة بامير جرت تنقيبات مهمة في موقع تشكرغان ، وهي مدينة الحجر التي ما تزال حصونها قائمة على المصطبة التي تؤدي الى مدن قندهار وبشاور وهدّا وتاكسيلا وهي المعابر التي تقود الى كابول ومنها تنطلق القوافل باتجاه الطرق المتجهة نحو الغرب التي تعاقب على مراقبتها الفرس ثم الفرثيون والساسانيون .

لم يكن لهذا التحرك الواسع للجنود والتجار والرحالة والمسافرين أن يحرك النقود والديباج والمعادن والحلي والحجارة الكريمة وحسب بل كان وسيطا ناقلا للافكار والثقافات . فعلى هذهالطريق كانتتتحرك جماعات بعقائدها ولغاتها وثقافاتها من البوذيين والمسيحيين النساطرة المشرقيين والهلينيين والزرادشتينية والمسلمين . وبين هذه العقائد حققت البوذية انتصارات كبيرة على هذه الطريق الى جانب الانتصارات التي حققها تقدم الاسلام .

ولقد أسرع الكهان البوذيون الذين تقدموا من جهات التبت وشمال غربي الهند وأفغانستان للالتحاق بالقوافل القادمة من المشرق المتوسطي على طريق الحرير الدولية . فعلى هذه الطريق وشعابها تقدمت البوذية في بلاد الصين بينما تقدم الاسلام في شمال ايران وآسية الوسطى .

ويمكن القول ان البوذية تأخرت في الوصول الى الصين اذا ما عرفنا أن بوذا مات نحو ٤٨٣ ق.م . وكان من أوائل المشجعين للبوذية في الصين الامير تشو الذي كانت له ممتلكات على مصب نهر يانغ تسو ، فقد شجع تأسيس أول جماعة بوذية في البلاد كانت نواة لتأسيس البوذية في الصين ونشرها (القرن الاول م) . وهكذا عرف العالم الصيني هذه الديانة القادمة من العالم الهندي وجبال الهملايا ، ولكن الصينيين لم يتقبلوها بسهولة ولم يؤمنوا بها بترحيب ، فقد كانت لهم عقائدهم القديمة من الطاوية والكونفوشيوسية . وكان موقف امبراطورية الصين من العقيدة الجديدة كموقف الامبراطورية الرومانية من المسيحية القادمة من سورية وبلاد المشرق في زمن الاباطرة الانطونيين . ولكن على طريق الحرير وفروعه ومعابره ومحطاته ومفترقاته انتشرت البوذية في أوساط واسعة من الصين(٩) .

فعلى هذه الطريق حمل المبشرون البوذيون والتجار تأثير الهند الاصلية وتأثير الهند المهلّنة ، ونقلوا مع بضائعهم وفي لفائف الحرير نتاج العقول وابداع الايدي الصنّاع ، ووصل المبشرون أول الامر الى خوطان ثم انتشروا بعد ذلك في حوض وادي تاريم . وهناك في خوطان تمكنت بعثة أوريل ستاين من كشف النقاب عن نقد روماني يعود الى عصر الامبراطور فالنس(١٠) (ت ٣٧٨م) بالاضافة الى آثار هندية ـ هلنستية من القرن الثالث .

ولم تكن المؤثرات الهندية البوذية وحدها المهمة على هذه الطريق . فلقـد كان تأثير الايرانيين والعرب المسلمين كبيرا في القرون التالية لظهور الاسلام (بين القرنين الاول والسادس الهجريين ، والثالث عشر م) . ويتحدث عن هذا الاتصال بين العالم العربي الاسلامي والعالم الصيني كثير من الرحالة والمؤرخين العـرب ومن أهمهـم المسعودي (ت ٣٤٥هـ/٩٥٨م) وابن بطوطـة (عاش في القرن الثامـن هـ = الثالث عشر م)(١١) . ويؤكد التراث الجغرافي العربي استمرار الاتصالات والعلاقات التجارية بين الشرق الاقصى وبلاد شرقي البحر المتوسط، ولم تكن شبكة طريق الحرير البرية هي الطريق الوحيدة للمواصلات . فللطريق البحرية بين الشرق والغرب تقاليدها التي تعود الى قرون بعيدة ، وترقى الى جذور العلاقـات التجارية والحضارية بين بـلاد المشرق العربي القديم وعالم المحيط الهندي ما بين الالف الثالث والقرن الرابع ق.م. عندما اقتحمت جيوش الاسكندر المقدوني الامبراطورية الفارسـية واجتاحت بـلاد الشرق وعوالمه المجهولة(١٢) .

٨ ـ الطريق البحرية الى الشرق الاقصى :

كانت هناك طريق أخرى للمواصلات بين عالـم حوض المتوسط وبـلاد الشرق الاقصى عن طريق المحيط الهندي . فبعد أن كانت الرحلات البحرية تسير محاذيـة سواحل هذا المحيط قرونا عديدة بسفن قليلة الحمولة ، أصبحت الطريق البحريـة اكثر يسرا بعد تعرف الملاحين اليونانيين زمن الامبراطور اغسطس على حركة الريـاح الموسمية في مطلع القرن الاول ق.م ، واخذوا يزاحمون الملاحين المصريين والفينيقيين والعرب اليمنيين على الطريق بين البحر الاحمر والساحل الغربي لشبه القارة الهندية. ومنذ ذلك الحين أخذت سفن بسعة ٥٠٠ طن تبحر صيفا باتجاه الموانىء الهندية عند مصب نهر السند مستفيدة من حركة الرياح الموسمية لتعود هذه السفن شتاء ، بعد أن تتغير حركة الرياح الى الاتجاه المعاكس ، محملة بالبضائع من الهند والجزر ومـن منتجات الصين وبلاد الشرق الاقصى .

وبعد وصول الصينيين الى هايفونغ (على الساحل الشمالي لفيتنام) من المحتمل أن يكون اللقاء بين التجار الصينيين القادمين من الهند عند (جواق إيو) على مصب نهر الميكونغ الى الجنوب من مدينة هوشي منه = سايغون سابقا(١٣) .

ومن هذه المحطة المهمة على طريق القوافل والسفن بين الصين والهند عبر شبه ملاقا في شبه جزيرة ملايو، كان يجري شكل من أشكال اللقاء بين الثقافات . وقد بقي هذا اللقاء تقليديا على مر العصور ، وذكر كثيرا في المصادر العربية وفي المرويات الادبية الشعبية ، مرتبطا ببلاد الواق الواق التي لم يتفق الباحثون على تحديد موقعها(١٤) .

ويقول الاستاذ أندريه ميكيل ان واق الواق بلد غير محدود من الشرق الاقصى ، وقد يكون موقعه وراء الصين في الجنوب أو الشرق الاقصيين ، ويشير اليه أحيانا في اليابان ، أو مدغشقر في شرقي افريقية(١٥) . في حين أن الباحث شوقي عبد القوي عثمان يرفض ما ذهب اليه بعضهم من أن واق الواق هي جزيرة بورنيو (جزيرة في أندونيسية) لان اسمها عند العرب معروف ، وهي الزابج ، كما أن بلادا بعيدة هي السلي قد تكون الفيليبين أو كوريا . فهذه المناطق معروفة بأسمائها . لكنه يرجح مثل أندريه ميكيل أنها اليابان(١٦) .

ومهما يكن فاننا نرى أن بلاد واق الواق التي يتردد ذكرها في المصادر العربية في الحديث عن بلاد على الطرق البحرية الى الصين بمحاذاة سواحل ملاقا هي على الاغلب **(جو اق إيو)** عند مصب نهر ميكونغ الذي يشكل حدّا طبيعيا ومكانا مناسبا للقاء بين القادمين من الصين والقادمين من الهند ، بالاضافة الى التشابه الكبير في نطق الاسم في المصادر المحلية والعربية . ففي هذا العالم الشرقي الساحر بلاد تزخر بالخيرات ، واقعة على تخوم التجارة الدولية ، وهي ما تزال تحتفظ بدورها حتى أيامنا هذه ، وان تحرك موقعها الى أماكن أخرى قريبة منها بحكم تبدل الظروف التاريخية، فالدور القديم لمدن مثل كانتون على ساحل الصين وهايفونغ على ساحل فيتنام وجو أق إيو على مصب الميكونغ وملاقا ، كالدور الذي تقوم به مدن هونغ كونغ وجزيرة تايوان وسنغافورة في أيامنا هذه.

فمن ذلك الشرق القصي كانوا يستوردون التوابل والفلفل والعاج وجلود النمور والعنبر الاسمر والبخور والحجارة الكريمة والرقيق ويصدرون اليه الابنوس والزجاج والفخار والعطور والذهب والاقمشة . وقد ساعد وصول البضائع المرغوبة عن طريق البحر على انخفاض سعر الحرير في أسواق حوض البحر المتوسط والى انتشار ادخال التوابل الشرقية والهندية في المطبخ الروماني . وكان من شأن الاقبال على طلب التوابل أن الطريق البحرية صارت تعرف بعدئذ بطريق التوابل والبهارات . وقد صرفت الامبراطورية الرومانية كثيرا من جهودها للتحكم بهذه الطريق ولكن حجم التجارة كان مرتبطا بالظروف الداخلية غير المستقرة للعالمين الروماني والصيني . فكتّاب الحوليات في المراجع الكلاسيكية يعلموننا عن وصول تاجر رومانيعام ١٦٦م الى الصين قال انه موفد من قبل الامبراطور ماركوس أوريليوس (١٦٠ ـ ١٨٠) ، وقد وصل عن طريق البحر من وراء نيّان وهي منطقة أنام الشمالية في فيتنام حاليا .

لقد أرادت الامبراطورية الرومانية منذ سيطرتها على الدول الهلنستية في الشرق العربي في القرن الاول ق.م أن ترث تجارة الحرير والتوابل والعطور والمواد النفيسة المستوردة من بلاد الشرق والتي كان يحتكرها التجار العرب والهنود ، كل في منطقة

نفوذه بين البحر الاحمر والمحيط الهندي ، منذ عصور بعيدة حتـى أيـام البطالمـة والسلوقيين والانباط والتدمريين واليمنيين . ولئن كانت رومة قد أفادت من الدور الذي كانت تقوم به التجارة العربية ـ الهندية البرية والبحرية فانها كانت تجد في الفرثيين عقبة في طريقها لانهم بحكم موقعهم كان باستطاعتهم أن يسدوا طريق الاتصال المباشر بين الصين والبحر المتوسط .

وكان الاباطرة الرومان منذ أيام اغسطس يبدون اعجابهم بالحرير الصيني الذي كان يستورد الى سورية لصنع ملابس الامبراطور(١٧) . وبعد استيلاء الرومان على مصر وسورية وضعوا أيديهم على طريـق البحر الاحمـر (الخليج العربي آنـذاك Sinus Arabius وعلى البحر الارتري وهو الاسم القديم لبحر العرب(١٨) . وأخذوا يدرسون المؤلفات التي كتبها مؤرخون وجغرافيون يونان ورومان ومنهم ايراتوستنيس (الهليني المصري الاسكندري ، من القرن الثالث ق.م .) واسترابون (٥٨ ق.م ـ ٢٥ م) ، وبلينوس (القرن الاول م.) وبطليموس (القرن الثاني م.) . وقد يكون أهم الاعمال الكلاسيكية عن البحر الارتري ، كتاب لمؤلف يوناني مجهول بعنوان « دليـل الطواف حول البحر الارتري »(١٩) الذي يبدو أن معلوماته تعود الى عصـور مختلفـة ما بين القرنين الثالث والاول ق.م . وهو مرشـد عملي للملاحين يدل علـى الطرق والمسافات والاعماق المعروفة آنذاك وهو يضم جملة من الفوائد للمسافرين يمكـن أن تساعدهم في معاملاتهم وغدا هذا الكتاب الان وثيقة هامة تقـدم معلومات جغرافيـة وتاريخيه عن بعض البلاد الواقعة على طريق الملاحة بين البحر الاحمـر والساحـل الهنـدي (٢٠) .

كان التجار العرب يسيطرون على الطرق بين خليج عدن والخليج العربي والساحل الهندي وعندما كانت تصل بضائع الشرق بحرا الى موانىء الخليج العربي واليمن كانت تحمل باشراف رؤساء القبائل من جرها (العقير على ساحل الاحساء) الى تـاج ثـم الى دومة الجندل وتيماء فالبتراء . وهناك طريق أخرى تنطلق من خراكس (المحمرة) باتجاه الشمال الغربي ، وكانت هناك طريق تنقل البخور من حضرموت مرورا بنجران ومكة الى البتراء .

وفي العصر الهلنستي السلوقي ثم في العصر الروماني أضحت انطاكية هي نهايـة المطاف تنتهي اليها طرق القوافل القادمة من خراكس على الخليج ومن حضرموت وعدن عن طريق الوسطاء الانباط ثم التدمريين .

ولكن لنقل البضائع الى موانىء الامبراطورية الرومانية كانت قوافـل أخـرى تتجه على الطريق القديم الى الرها ومنها عبر شعاب اسية الصغرى الى الموانىء على

سواحل البحر ، في الوقت الذي كانت تتلقى حمولة قوافل أخرى قادمة من الجزيرة العليا عن طريق نصيبين .

أما القوافل القادمة من الجنوب فكانت تحط في لوكي كومه على الساحل الشمالي للبحر الاحمر ثم تحمل على قوافل برية الى غزة ومنها تصدر برا الى مصر وبحرا الى مدن المتوسط ، ويصف استرابون سيطرة الانباط على جزء كبير من شبكة القوافل بين مصر والخليج وبين غزة والحجاز . مما أثار مطامع الرومان الذي كانوا وضعوا أيديهم بقوة على المحطات الرئيسية على الطريق الشمالية في سورية منذ أيام تراجان (٧٥م) ، ما بين تدمر والرصافة . ولم يعد الرومان بحاجة الى خدمات الأنباط ودور الوسيط الذي كانوا يتولونه ، فتم القضاء على مملكة الانباط التي كانت تمتد أراضيها على جنوبي فلسطين والاردن وخليج العقبة وشبه جزيرة سيناء وهي منطقة مهمة في الخطة الاستراتيجية الرومانية لتحكمها بعقد المواصلات البرية والبحرية ، وأسست بدلا عنها الولاية العربية (١٠٦م) . وانتقل مركز الثقل بعدئذ الى عاصمة عربية أخرى: **تدمر** .

ففي العصر الهلنستي استطاعت تدمر أن تستجلب اليها خطوط القوافل لتكون محطة بين الفرات من جهة وحمص وأنطاكية من جهة اخرى . وعندما نهضت تدمر لتصبح قوة اقتصادية وسياسية في القرن الثاني م ، أخذت تتلاشى أهمية الطريق البرية نظرا للاوضاع السائدة في مناطق تركستان الصينية ، وسيراندا (الهند الصينية) ، مما أعاق وصول بضائع الشرق الاقصى عن هذه الطريق ،وعندئذ عمل التدمريون على تسلم مقاليد التجارة الرافدية نحو الغرب وقادوا القوافل من خراكس وأبولوجوس (المحمرة والابلة) الى مواقعهم المتقدمة على الفرات : دورا أوربوس وحلبية وزلابية(٢١) . ولكن من المدهش أنه كان للتدمريين مراكب تسير الى الهند لتجلب البضائع الشرقية من ميناء بربريكوم(٢٢) . ولقد نعمت تدمر بثروة هائلة في القرنين الثاني والثالث . مكنتها من تشييد مدينة عظيمة وعمران لم يعرفه الشرق من قبل ومن القيام بدور تاريخي عظيم في الشرق العربي حتى تدمير المدينة في ٢٧٣م .

ولكن أهم ميناء على الحوض الشرقي للبحر المتوسط في عصر الامبراطورية العامة هي الاسكندرية ، التي كان عدد سكانها في القرن الثاني يقرب من نصف مليون نسمة، وكانت تتلقى بضائع الشرق من السفن القادمة من هرمز على الخليج ومن عدن في اليمن ، ومن برنيقة عى البحر الاحمر ، ومن الاسكندرية كانت مصر تصدر بضائعها وبضائع المرور الى سائر موانىء البحر المتوسط . وبين هذه البضائع المرغوبة في الاسواق الاقمشة الكتانية المصرية والورق البردي والبخور والصمغ واللؤلؤ من بلاد

العرب والاقمشة الحريرية من الصين والهند والعطور والحجارة الكريمةوالزجاج ، والحبوب لتغذية سكان الامبراطورية(٢٣) .

ولقد ارتبطت أوضاع التجارة الدولية بعد القرن الثالث الميلادي بالاستراتيجية المتضاربة لكل من امبراطوريتي فارس وبيزنطة اللتين ورثتا العداء القديم بين الفرثيين والرومان والنزاع التقليدي للسيطرة على طرق المواصلات . وفي معالجتها للاوضاع الاجتماعية والاقتصادية في الجزيرة العربية وانعكاساتها على العلاقات الاقتصادية اهتمت الباحثة الروسية ن.بيغولفسكيا بالقوى المتنافسة على طريق الحرير وعلى طريق البخور(٢٤) . واستندت الباحثة الى المصادر القديمة والكلاسيكية البيزنطية والسريانية لتحليل تطور العلاقات التجارية البيزنطية مع دول الجزيرة العربية والقوى الاقتصادية فيها . وكان من الواضح ان البحر الارتري (الاحمر) كان حلقة الاتصال بين الهند والمناطق العربية التي تسيطر عليها الدولة البيزنطية. وفي القرن السادس كان يوجد خط ملاحي بين أيلة ـ العقبة وساحل الهند عبر البحر الاحمر وجنوبي الجزيرة العربية . وتتضح من دراسة هذه المرحلة من تاريخ العلاقات في المنطقة الصلات الوثيقة والترابط العميق الجذور بين فلسطين وبلاد النخيل ، وهي فينيقيون كما يسميها الكتاب والمؤرخون اليونان ، أي الحجاز ، وبلاد حمير (اليمن) .

وفي شهادة لبروقوبيوس القيساري (من قيسارية ٤٨٠ ـ ٥٦٥) الذي كتب كتابا مهما عن عصر جوستنيان ، تتضح أشكال الصراع على طرق التجارة في الجزيرة العربية ق. الاسلام والتي كان محورها التحكم بتجارة الهند والشرق الاقصى . يقول بروقوبيوس :

« لم يكن بمقدور الاثيوبيين (الاحباش) شراء الحرير من الهند ، إذ ان التجار الفرس اعتادوا الوصول قبل غيرهم الى الثغور التي تقف عندها السفن الهندية ، لأنهم يقطنون بلادا مجاورة لهم فيشترون جميع حمولتها »(٢٥) .

ومن المعروف أن الإثيوبيين كانوا حلفاء بيزنطة . وان دراسة الباحثة الروسية تلقي مزيدا من الضوء على تحركات الامبراطورية البيزنطية في الجزيرة العربية عن طريق الحبشة . فحملات أبرهة في الجزيرة العربية في القرن السادس ، ينبغي أن تربط بالحروب الفارسية ـ البيزنطية التي اندلعت ما بين ٥٤٠ ـ ٥٤٦ م ، وفيها انضم الحميريون الى الاحباش والبيزنطيين ضد الفرس . أما على الصعيد الاقليمي في الجزيرة العربية فلقد كان على الحميريين انتزاع السيطرة على جزء من طريق البخور في الجزيرة العربية من أيدي اللخميين . وكان من مصلحة بيزنطة وحمير معا السيطرة على خطوط الملاحة والتجارة في البحر الاحمر وبحر العرب ومنع الفرس وحلفائهم أمراء الحيرة من تهديد هذه التجارة . وكان التحرك البيزنطي في هذا الاتجاه

هو محور التحالفات التي عقدت مع الغساسنة في الشمال والحميريين في الجنوب. في اطار الصراع الذي كان يدور في الجزيرة العربية عشية ظهور الاسلام من أجل السيطرة على طريق التجارة التي كان ينقل عليها المر واللبان من بلاد العرب والحرير من الصين والهند (٢٦) .

٩ ـ طرق المواصلات والتجارة بين الشرق والغرب بعد ظهور الاسلام :

بعد وصول الفتوحات العربية الى الهند والى كاشغر على حدود تركستان الصينية أضحت طرق التجارة الدولية التقليدية بيد التجار العرب ورعايا الدولة العربية . وكان على التجار البيزنطيين بعد ذلك الالتفاف حول البحر الاسود والمعابر الشمالية للوصول الى نقاط الالتقاء بتجارة الشرق الاقصى . وبقيت سيطرة العرب على طرق المواصلات بين الشرق الاقصى وسواحل البحر المتوسط مطلقة حتى الحروب الصليبية .

فلقد تطور معرفة الغرب بالشرق خلال الحروب الصليبية ولا سيما في القرن الثالث عشر بعدما تمكن من الاتصال بالشرق الاقصى مباشرة عندما وصلت جيوش المغول الى البحر الاسود وفرضوا نظامهم وسلامهم على طرق المواصلات من شمال الصين الى شواطىء البحر الاسود . وبعد تأسيس الامارات اللاتينية على طول الساحل السوري من الاسكندرة الى عسقلان في أواخر القرن الحادي عشر وبعد تقدم المغول نحو الغرب تزايدت فرص الاتصال بين الجانبين لوضع العالم العربي الاسلامي بين فكي كماشة . ونجم عن هذا التغيير الجذري في الوضع الجغرافي ـ السياسي في الشرق الادنى تغيير كبير في العلاقات التجارية وفتحت أبواب آسية أمام أوربة وسفاراتها وبعثاتها التجارية التي قادها مغامرون أشداء كان أهمهم ماركو بولو الذي نشر تقريرا عن رحلته التي وصف فيها العالم الذي عرفه وعاشه منذ أن وطئت أقدامه أرض الصين وعمره سبعة عشر عاما وأقام على مقربة الامبراطور المغولي قبلاي خان (١٢٧١ ـ ١٢٩٥) . ونجح الايطاليون بعد ذلك في تأسيس مستعمرات كان معظمها تابعا للجنويين ، من أهمها محطة في القسطنطينية ، وكافا على جزيرة القرم وطانةعلى خليج أزوف شمال البحر الاسود ، وطرابزون على الساحل الجنوبي . وتعد هذه المحطات نهاية طريق الحرير التي تتصل شرقا بالمدن الايرانية الشمالية ، تبريز ومرو، ومنها الى سمرقند لتتصل بعد كاشي ـ كاشغر بمحطات حوض تاريم في شمال الصين .

وفي هذا الدور احتلت تبريز مكانا متميزا ، فكانت تتصل بطريق تؤدي الى الموصل وبغداد حتى الخليج العربي والمحطات البحرية التي كانت قائمة عليه ، وأهمها

هرمز وتقع هذه على مضيق هرمز على مدخل الخليج علـى طريق التجارة مع بـلاد الشرق . وكما كانت الصين تمد أقدامها نحو الجنوب لتتصل بالعالم الهندي ، كـان الغرب يخترق جدار المغرب العربي بعد اجتياح الاندلس ويمـد خطوطه الـى مصادر تجارة المشرق العربي مع الهند والمحطاتالرئيسية على الطرق : ديو عند خليج السند وقاليقوت على ساحل الملبار وملاقا على ساحل الملايو . وفي هذا التبادل كان الصينيون يحملون الحرير مقابلالتوابل ، ولكن التجار العرب والفرسوالهنود احتفظوا بسيطرتهم على الطرق البحرية الممتدة من ملاقا الى سـواحل جزيرة العرب . وكانت للصينيين طريق أخرى لنقل بضائعهم الى الغرب هي الطريـق البريـة التي تؤدي الـى البحـر الاسود والبحر المتوسط . فبعد العصر الذهبي الاول في تاريخ الصين أيام أسرة تانـغ (من القرن السابع الى القرن العاشـر) ، وفيها تطـور استخدام النقـد في التجارة واخترعت الطباعة والبوصلة والبارود ، جـاء العصر المغولي (٢٧٩ ١ـ ١٣٦٨) الذي اتسعت فيه سوق التجارة البرية .

ولكن الطريق التي فتحها المغول عادت لتغلق أمام التجار الغربيين بعد انحسار المد المغولي ، وبعد تنامي العسكرية التركية في بلاد المشرق وآسية الغربية (المماليك والاتراك السلاجقة ثم الاتراك العثمانيون الذين أسسوا ممالك عسكرية بـين القرنين الرابع عشر والساس عشر) . وكان من جراء تغير الظروف الدولية على طريق الحرير ضعف تجارة الحرير ، فقد عادت الصين الى جذورها القديمة وتلاشى حكم الاسـرة المغولية فيها ونهضت أسرة مينغ (١٣٦٨ ــ ١٦٤٤) ، التي عرفت الصين في أيامهـا أرفع درجات النهضة في تاريخها ، في الادارة ونظام الري والتجارة الداخلية والبحرية . وبعد تقلص الحركة التجارية على الطريق الشمالية مع بلاد الروسية وحوض الفولغا وبحر البلطيق ومدن الهانزا على الساحل الالماني الشمالي اضطرت أوربة الى العودة للتعامل مع مصر والشرق العربي لطلب التوابل والبهارات . واستردت الاسكندرية دورها القديم على البحر المتوسط . ولكن الغرب الاوربي ظل ماضيا في مغامراتـه الاستعمارية وتقدم نحو افريقية للاستيلاء على الذهب والمعادن وليفرض بيع بضائعه مقابل مواد ثمينة لتكديس الثروات والنقود لدفعها مقابل الحرير والتوابل والخزف والمواد الكمالية المرغوبة التي كانت تجلب وتستورد من بلاد لشرق الاقصى . ومع تزايد الفضول لكشـف المجهول وتنامي الاطمـاع ، تزايد اندفاع دول الغرب الى تجهيـز الاساطيل التجارية والحربية التي خرجت في أواخـر القرن الخامس عشر لتفتـح في تاريخ العالم عصرا جديدا هو عصر انتشار السيطرة الغربيـة وبداية الاستعمار . وعندها انتهى فعليا الدور التاريخـي لطريق الحريـر ودخـل اللقاء بين الثقافـات والحضارات في طور آخر هو الصدام الدامي والحروب التي لم تتوقف حتى تصفية الامبراطوريات الاستعمارية في هذا القرن العشرين .

المراجـــع

René Grousset et Sylvie Regnault - Gatier, « Extrême Orient » dans **Encyclopedie la Pleiade** (Histoire Universelle, I, Paris 1956. p. 1615.

(٢) الخطا هي الصين الشمالية ومن كلمة الخطا = كاثاي جاء الاسم القديم الذي عرفه العرب لبلاد الصين : راجع حسين مونس ، ابن بطوطة ورحلاته مصر ، ١٩٨٠ ، ص ٢٠٠ ، كراتشوفسكي ، تاريخ الادب الجغرافي ، نقله الى العربية صلاح الدين عثمان هاشم ، القاهرة ١٩٦٣، جـ٢ص٥٣٢.

(٢) المرجع السابق ص ١٦١٨.

(٣) راجع كورنمان حوض البحر المتوسط ، بالالمانية ، مجلدان ١٩٤٨:

E. Kornemann, **Weltgeschichte des Mittelmeer - Rrumes ,** München 1948, Band 2, p. 93, 119.

(٤) المرجع السابـق .

(٥) (Ptolémée), dans **Encyclopédie de l'Antiquité classique;** Paris 1962, p. 221.

(٦) لوصف هذه الطريق راجع :

La Route de la Sois, Casal-Expos. Grand Palais, Paris 1976. **Nouvelles Decouvertes Archéologiques en Chine,** I, ed. en langues etrangères, Pekin 1977, p. 58-65 .

(٧) R. Rowland, **Asie Centrale,** Paris 1974, p. 179 - 184.

(٨) وهي مترجمة الى العربية : ماركوبولو ، ترجمة عبد العزيز جاويش ، رحلات ماركوبولو مصر ١٩٧٧ .

(٩) فرزات ، محمد حرب ، كانديد في افريقية أو رحلة ابن بطوطة (ترجمة عن الفرنسية في مجلة آداب أجنبية دمشق ، العددان ٢٨-٣٩ (١٩٨٤) .

(١٠) Maurice Percheron, **Le Bouddha et la Bouddhisme,** Paris 1954, p. 151-157 .

(١١) R. Grousset et Sylvie Regnault - Catier, ibidem, p. 1622.

(١٢) راجع : المسعودي (ابو الحسن علي بن الحسين . مروج الذهب ومعادن الجوهر جزءان . عدة طبقات أفضلها بتحقيق محي الدين عبد الحميد ، ابن بطوطة (عبد الله بن محمـد بن ابراهيم اللواتي) ، تحفة النظار في غرائب الامصار وعجائب الاسفار ، تحقيق الدكتور علي المنتصر الكتاني جزءان ، بيروت ١٣٩٥ هـ = ١٩٧٥م .

(١٣) راجع دراستنا عن العلاقات الحضارية بين بلاد الخليج العربي وشبه القارة الهندية ، مجلـة

« دراسات تاريخية » السنة الحادية عشرة ، العــددان ٣٧و٣٨ ، ايلول ــ كانـــون الاول ١٩٩٠ ص ٣٣ ــ ٨٨ .

Atlas of the World History, London 1970, p. 71,147.

(١٥) ورد ذكر واق الواق في الف ليلة وليلة ، رحلة السندباد الاولى ، انظـر : اندريـة ميكيل ، جغرافية دار الاسلام البشرية ، ترجمة ابراهيم خوري جـ ٢ ، وزارة الثقافة ، دمشــق ١٩٨٥، حاشية ٣٠١٩ .

(١٦) المرجع نفسه ص ٢٥٤ ، ٥٦ والحاشية ٣٠١٨ . يرى الباحث عادل محي الدين الالوسي أنهـا جزيرة مدغشقر ، راجع الالوسي ، تجارة العراق البحرية مع اندونيسية حتى أواخر القـرن السابع الهجري أواخر القرن الثالث عشر الميلادي (١٩٨٤) ص ٢٥٢ .

(١٧) شوقي عبد القوى عثمان ، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الاسلامية ٤١، ٤١-٩٠٤ هـ = ٦٦١ ــ ١٤٩٨ م عالم المعرفة ١٥١ ص ٣٠٤ .
وسلى Silla هي كوريا = كوغوريوهي كوريا الشمالية : انظر :

The Time Atlas of the world History, London 1979, p. 126.

(١٨)

(١٩) م. ح. فرزات ، مواقع ارتريا في دائرة التاريخ العربي ، مجلة الفكر العسكري ، العدد ٣ ، ايلول ١٩٧٥ ، ص ٢٨-٤٦ .

(٢٠) ترجم هذا الكتاب الى الانكليزية بعنوان :
« The Periplus in the Erythraean Sea », translat. by W.H.Sehot , London 1912.

وهو يحظى في السنوات الاخيرة باهتمام عدد كبير من الباحثين منهم روبان وفوسمان :
Ch. Robin, « L'Arabie du Sud et la date du Perible de la Mer Erythrée, Nouvelles domées». G. Fussman, « Le Uerible et l'histoire politique de l'Inde », in **journal Asiatique,** CCLXXIX, 1991, No 1-2, p. 1-30 et 30 - 38.

(٢١) Gérard Degeorge, **Palmyre,** Librairie Seguier - Archibaud, Paris 1987, p. 35 - 45 .

(٢٢) J. Starcky, **Palmyre,** Paris 1952, p. 70, 80.

(٢٣) عن الاقتصاد في تدمر ، راجع ،
J. - G. Fevrier, **Essai sur l'histoire politique et économique de Palmyre,** Paris 1931.

(٢٤) ب. بيغولفسكيا ، العرب على حدود بيزنطة وايران من القرن الرابع الى السادس للميلاد نقله عن الروسية صلاح الدين هاشم ، الكويت ١٩٨٥ .

(٢٥) المرجع السابق ، ص ٢١١ .

(٢٦) المرجع السابق ، ص ٢١٣ .